Maintenance de votre machine :

Les trucs et astuces de SAM 'le professeur' et de tous ceux qui veulent bien en faire part aux autres.

Le lavage de la moto :

Bouchon de sortie de pot pas cher

Lorsque vous lavez votre moto, il faut impérativement mettre un bouchon sur le pot d'échappement car la laine céramique qu'il contient n'aime pas l'eau !
Prenez un bouchon de champagne et limez le avec une grosse lime à bois pour que son diamètre corresponde à celui de la sortie de votre pot d'échappement et le tour est joué !
Vous pouvez aussi tout simplement coller un morceau de scotch américain sur la sortie de votre pot mais ça tient moins bien et c'est moins efficace.

Le filtre à air:

Le filtre à air est le poumon de votre moteur, il faut le soigner, cela évitera à votre moto de « ratatouiller »…

Le nettoyage :

Il doit être propre et il ne faut donc pas hésiter à le nettoyer souvent, surtout si vous avez roulé dans la poussière.

N'utilisez pas d'essence qui décolle les mousses et préférez les produits adaptés (vendus en bidons de 5L en général, mais ils sont chers).

Une méthode simple consiste à le mettre dans la machine à laver avec vos équipements vestimentaires.

Ou par défaut nettoyez le avec de l'eau et du produit à vaisselle.

Ne tordez pas votre filtre mais pressez le comme une éponge.

Tant qu'elle est vide, nettoyez donc aussi la boîte à air avec un chiffon humide ainsi que la tubulure d'écoulement des eaux de cette boite à air.

Et, si possible, ayez un 2éme filtre prêt à l'emploi, comme cela, vous pouvez en faire le remplacement plus vite…,

Le séchage :

Laissez le bien sécher naturellement.

Le graissage :

Imbibez le ensuite d'huile spéciale pour filtre à air.

N'exagérez pas sur la quantité, ça ne doit pas dégouliner sinon, ça coulera dans le carbu!

L'idéal, c'est la bombe qui permet d'en mettre partout sur le filtre sans en avoir plein les mains, ou à défaut de bombe, le mettre avec l'huile dans un sac plastique à usage unique type pochon de supermarché et malaxer délicatement le tout pour que le filtre s'imbibe d'huile en surface.

Le remontage :

N'oubliez pas de mettre un peu de graisse sur le pourtour du filtre qui vient en contact avec le boîtier de filtre (ça étanchéifie).

Attendez que le solvant contenu dans la bombe se soit évaporé (1/4 d'heure) avant de remonter le filtre (sinon risque de problème de mise en route par effet de vapor-look).

Vérifiez que le filtre soit bien en place, la vie de votre moteur en dépend…

Le carburant des 2 temps :

Le mélange :

Secouez bien votre mélange, dans le bidon ou dans le réservoir, avant utilisation. Dans une rando ou vous savez devoir faire le plein, ne pas oublier d'emporter un bidon gradué avec la quantité d'huile nécessaire pour effectuer le mélange directement à la pompe (PAR EXEMPLE UN IPONE).

Le stockage :

Evitez de garder votre essence dans des bidons en plastique et préférez ceux en métal (jerrican)

Ne faîtes pas votre mélange huile/essence trop longtemps à l'avance, car il se dégrade dans le temps. A conserver au maximum 10 jours. Si plus, rajoutez un peu d'huile 2 temps (maxi 1% par litre). Ca fumera un peu plus mais au moins vous ne risquerez pas de « serrer ».

Idem pour l'essence qui reste dans votre réservoir et/ou votre carburateur. Il est préférable de les vider avant de remettre en route après un arrêt prolongé de plusieurs semaines.

Pour ne pas ou ne plus casser ses leviers de guidon :

Ne serrez pas les cocottes trop fort. Il faut arriver à les bouger en tirant dessus. De cette façon, en cas de chute, ça tourne au lieu de casser…
Ou
On peut aussi faire un tour de ruban de plomberie TEFLON et remonter les cocottes par dessus en les resserrant bien, elles tourneront en cas de chute.
Et poser des protèges mains avec renfort par armature métallique.

L'entretien de la fourche :

Pendant la sortie :

Purger l'air en tête de fourche le plus souvent possible
A cet effet il existe des purges manuelles qui sur simple pression du doigt feront votre bonheur et surtout celui de vos joints spi. Elles viennent en remplacement des vis qui nécessitent un outil.

Aprés chaque sortie :

Démonter les protège-fourches ou « chaussettes » et nettoyer les tubes de fourche et les protections de joints spi en les démontant avec précaution. Vous serez étonnés de la quantité de terre qui s'y colle.
Remonter ensuite les cache poussières de joint spi en les bourrant de graisse afin quelle occuppe la place de la poussière et de la boue qui ne manqueront pas de se glisser dans ce vide de construction.
Puis remonter les chaussettes après avoir pulvérisé un peu de WD40 sur les tubes de fourche.

La vidange de fourche :

il est préférable de débloquer les bouchons de haut de fourche quand ils sont encore dans les tés.
Il ne faut pas non plus oublier l'huile de fourche (se renseigner sur la quantité).

Les joints spi de fourche:

Après chaque sortie :

Purgez l'air en dévissant les petites vis en haut de chaque tube de fourche et, que vous laviez ou pas votre moto, n'oubliez pas de nettoyer les tubes de fourche avec un chiffon!

Il reste toujours des saletés (boue séchée) qui risqueraient d'endommager vos joints spi, même sans rouler, rien qu'en actionnant la fourche.
Ensuite vaporisez un peu de WD40 dessus...

En cas de fuite :

Il est souvent possible de réparer sans démonter; il suffit d'enfoncer une fine cale d'épaisseur (pour régler le jeu aux soupapes) entre le tube et le joint spy. On le retire en tournant et en descendant...ça enlève les saletés qui font fuir le joint spy...Et ça marche plus souvent qu'on ne le croit...

L'entretien de la transmission :

Le lavage :

Après avoir lavé votre moto, démonter le cache-pignon de sortie de boite, afin de mieux décrasser l'axe du pignon car l'arrosage ne suffit pas.
Nettoyer à la brosse avec de l'eau savonneuse la boue ou la poussière restante, jamais à l'essence ni au gasoil, cela détruit les joints toriques de la chaîne.
La chaîne est mouillée. Si vous la laissez comme ça, elle va rouiller or une chaîne rouillée vieillit prématurément.
Ainsi , vous devez soit à la secouer en tapotant dessus pendant que vous faîtes tourner la roue AR, moto posée sur son tabouret, ça fera tomber la majeure partie de l'eau, ou soit vous pouvez rouler quelques centaines de mètres pour assécher l'ensemble par la force centrifuge.
Puis il faut finir d'essuyer la chaîne avec un chiffon sec et propre et ensuite la graisser au pinceau avec de la graisse à chaine de tronçonneuse par exemple et pas chère du tout.

Le graissage :

Si vous disposez de WD40 (produit magique), vous le vaporisez sur toute la chaîne et c'est tout (pas besoin de la graisser), ou si vous n'en avez pas, utilisez de l'huile pour tronçonneuse, ça coûte pas cher et c'est très efficace Graisser alors à l'aide d'un pinceau de peintre réservé à cet usage. Penser à mettre un large chiffon sous la moto pour éviter de graisser le sol.
Profitez en également pour vérifier l'usure du pignon et de la couronne et l'état de tension de la chaîne en comprimant la suspension.

L'état de la transmission :

Pour vérifier si elle est en bon état (maillons pas usés, attache rapide en parfait état et jeu sur la couronne ne doit pas être de plus d'une 1/2 dent).
Par la même occasion, vérifiez l'état du PSB (pignon sortie boîte) et de la couronne ainsi que le guide chaîne et les roulettes.

La tension :

Pour retendre la chaîne, consultez votre manuel d'entretien ou demandez à votre motociste quelle est la bonne valeur de la tension. Ensuite confectionnez une cale en bois de cette dimension qu'il vous suffira de placer entre chaîne et bras oscillant pour faire tous vos contrôles ultérieurs.

Boue sur les lunettes et sur les gants :

Des lunettes pleines de boue tout d'un coup; seule solution, les enlever ! Non ! Surtout pas, vous risqueriez d'en prendre dans les yeux, et là, ça serait bien pire…
Alors que faire ? Les essuyer avec le gant ! Mais justement, les gants sont aussi pleins de boue et pour attraper le chiffon qui est dans votre poche, il faut vous arrêter. Pendant ce temps là, vous risquez de perdre les copains qui sont devant et qui, eux, ne s'arrêteront pas…
Une solution consiste à attacher au milieu du guidon de votre moto, par une tranche de chambre à air usagée, une lamelle de peau de chamois ou de son imitation que vous trouvez dans la cuisine de madame et que vous aurez préalablement découpée en lamelles d' environ 5cm de large sur 50cm de long. (La peau de chamois, pas celle de madame, bien entendu…)
Vous la glisserez ensuite derrière la plaque-phare qui la protégera des projections et qui lui évitera de flotter au vent.
Il ne vous restera plus qu'à l'attraper d'une main tout en roulant pour frotter vos lunettes (délicatement pour ne pas les rayer). Et même si vous devez la lâcher, elle restera attachée au guidon et vous pourrez la reprendre ou la remettre en place plus tard…
Cette même bande peut également servir pour s'essuyer un gant, une poignée, ce toujours en roulant…

S'équiper pour l'hiver :

Qui dit hiver dit froid et humidité. Donc il faut s'équiper en conséquence.

Les pieds :

L'important est d'abord de garder les pieds au sec. Pour cela, moi, j'enfile chaque pied dans un sachet plastique assez costaud, entre la chaussette et la botte. Au besoin, je scotche le haut du plastique sur la chaussette au dessus de la cheville, sans trop serrer quand même (ça n'est pas un garrot!).

Les jambes :

Mettre soit un pantalon supplémentaire, étanche*, genre ciré (éviter les combinaisons de pluie qui font l'effet de cocotte-minute) qui viendra se fermer par-dessus les bottes avec un élastique (chambre à air découpée) pour éviter que l'eau qui coule dessus tombe dans les bottes, soit un vrai pantalon d'enduro étanche qui couvre les bottes (bien mais çà coûte cher).
En dessous du pantalon un cuissard long de cycliste est bienvenu pour rester au chaud.

Le buste :

Un fin col roulé en matière spéciale anti-froid (genre sous-pull de ski) en plus sous le maillot et une veste étanche* (genre veste de pluie de cycliste) au dessus de la veste d'enduro et vous voilà parés pour le buste.

Le casque :

Pour le casque, je ne change rien car sinon je transpire trop!

Les lunettes :

Par contre, pour les lunettes, il est recommandé d'en utiliser avec double écran ventilé pour éviter la buée (on peut aussi enduire la face interne de l'écran d'une fine pellicule de savon).

Les mains :

Je mets des gants de ski mais pas trop épais sinon on n'arrive plus à tenir le guidon, surtout au départ. J'emporte mes gants habituels que j'échange avec ceux de ski quand j'ai bien chaud, quitte à refaire l'opération inverse si j'ai froid à nouveau.
Les gants en néoprène (genre plongée sous marine) sont bien aussi de même que des sous gants en soie qu'on enfile sous ses gants habituels à conditions de n'être pas trop serré!

Un conseil :

Ne vous couvrez pas trop sinon vous transpirerez tellement pendant les efforts que vous serez trempés quand même.

*ACERBIS commercialise des vestes et des pantalons en plastique translucide à 20€ pièce, chez DAFY MOTO on trouve des vestes translucides BYXES en promo à 5€ et FIRST RACING fait des casaques à 30€ en toile noire…

Bien remonter sa roue AV:

Si on veut que sa fourche AV fonctionne normalement il faut que les 2 bras de fourche restent bien parallèles et ne coincent pas.
Si on veut ne pas être embêté pour la démonter la fois suivante, il y a lieu de graisser copieusement l'axe de roue avant de le remonter.
Avant de serrer l'axe de la roue AV et de bloquer les vis de bas des tubes sur le dit axe, il faut toujours d'abord pomper la fourche en bloquant le frein AV, la moto reposant sur ses 2 roues!
Serrer les deux bras de fourches avant de bloquer l'axe de roue, sinon ça coince,
Mais pas sur toutes les fourches! Sur la GASGAS, en procédant comme ci-dessus, en serrant la vis de l'axe, le bras de fourche qui se trouve juste à côté bouge sous la pression! Ainsi dans ce cas il faut d'abord bloquer la vis de l'axe de roue, puis pomper plusieurs fois, et serrer ensuite les tubes sur l'axe...

La bonne pression dans vos pneus:

C'est le B.A. BA mais pourtant on en voit encore régulièrement qui ne vérifient jamais!
En enduro-loisir, il est préconisé 1kg à l'AV comme à l'AR même si dans la boue on peut descendre à 0kg800 pour décrotter les pneus, cependant il y a alors risque de pincer la chambre sur un gros choc...
Il ne faut pas oublier qu'en enduro on rencontre toutes sortes de terrains au cours d'une même sortie! Il faut donc rester prudent si on veut éviter une crevaison.
Il est aussi prudent de vérifier le fond de jante en caoutchouc qui a pour but de protéger la chambre à air des têtes de rayons...A la place du fond de jante on peut mettre du scotch américain (attention à sa largeur qui doit être limitée et ne pas venir recouvrir les côtés de la jante, seulement le milieu où se trouvent la tête des rayons).
Serrez aussi bien le gripster de chaque roue, celui-ci évitant que la jante tourne et arrache la valve.
La valve, ne la bloquez pas sur la jante mais desserrez complètement l'écrou pour qu'il vienne se bloquer sur le chapeau en plastique. Comme cela elle s'arrachera moins vite (un peu de jeu).

Pour vous aider à remettre votre moto dans le bon chemin lorsque vous êtes en mauvaise posture :

Rares sont les motos qui sont équipées de poignées qui permettent de les aggriper lorsqu'elles sont bloquées dans un bourbier et rares sont ceux à qui ça n'arrive jamais… d'être bloqué dans un bourbier.
Dans ce cas on (vous où ceux qui vous aident) agrippe ce qui tombe sous la main, c'est-à-dire guidon, câbles, garde-boue, fourche avec plus ou moins de bonheur (câbles arrachés, chute de la moto, etc.).
Pourtant il existe une solution simple, efficace et pas onéreuse du tout :
Il faut fixer une sangle (c'est vendu dans les grandes surfaces de bricolage) à l'avant sous le phare, l'idéal étant de faire le tour de chaque bras de fourche avec un bout de la sangle. Prévoyez la assez longue de façon à pouvoir passer facilement une, voire deux mains avec un gant et fixez la solidement. Pareil pour l'arrière, fixez une sangle à l'extrémité de la selle, sur les vis de fixation de celle-ci, par exemple
Vous verrez, c'est très pratique, voire même indispensable quand vous serez dans la difficulté...

Mettre une attache rapide sur une chaîne à joints toriques:

Il faut s'aider d'une pince fine à longs becs et d'une pince multiprise.
D'abord placer l'agrafe dans la gorge du premier axe de l'attache rapide.
La maintenir en place avec la pince fine à longs becs qui prend appui de chaque côté de l'attache rapide, sur les plaquettes.
Avec la pince multiprise on prend appui d'un côté sur l'arrondi de l'agrafe et de l'autre sur le bec de l'autre pince (ou sur l'autre côté de l'attache rapide) et on serre la pince multiprises...
Normalement ça va tout seul, l'agrafe se positionne sur le deuxième axe!

Entretenir son silencieux d'échappement:

En ces ères de chasse aux nuisances sonores, il est bon de rappeler que la laine céramique que votre pot d'échappement contient pour absorber les décibels émis par votre moteur, n'a qu'une durée de vie limitée, surtout pour les 4 temps, contrairement aux idées reçues.
Elle peut n'être que de 10h00 pour un 4temps et de 15h00 pour un 2temps.
En conséquence de quoi, si votre moto fait plus de bruit ou si elle fonctionne un peu moins bien, pensez à remplacer la laine du pot d'échappement, vous aurez toute la gratitude de vos suiveurs et de vos tympans.

Segments et piston des 2 temps :

Petit rappel aussi pour les deux temps pour éviter de casser, il est fortement conseillé de refaire la segmentation toutes les 30 heures et le piston toute les 60 heures.

Le réglage des suspensions :

Voir préparation moto.